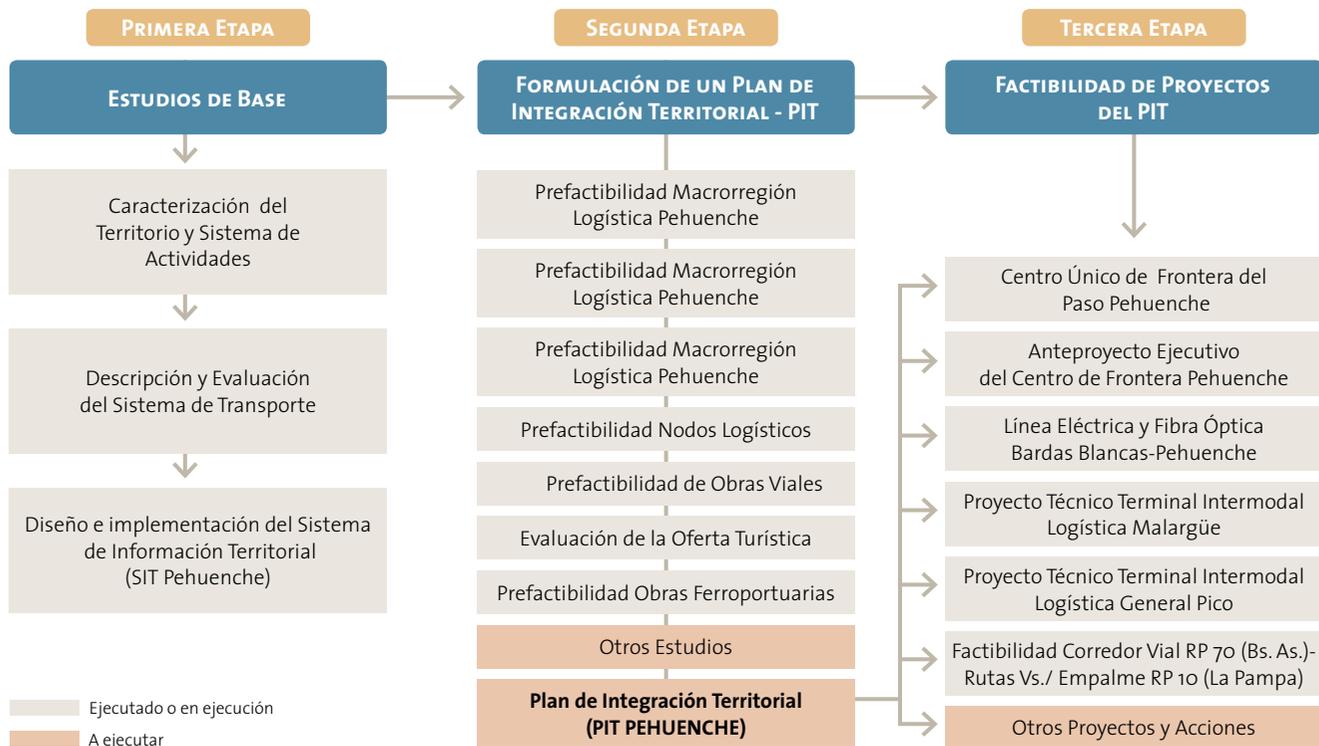


» Segunda etapa. Estudios enfocados a desarrollar los ejes estratégicos trazados por el Diagnóstico Preliminar. El objetivo de estos estudios fue identificar y evaluar inversiones en infraestructuras y acciones que contemplen dichos ejes. En este marco, también se llevó adelante la elaboración de un

Plan de Integración Territorial (PIT) para cumplir con los objetivos del Programa Pehuenche

» Tercera etapa. Se concentrará en los estudios de factibilidad técnica, social, ambiental y económica de los proyectos del Programa de Inversiones identificado

Figura 2. Esquema metodológico - Pehuenche



Fuente. Elaboración propia.

Estudios de base - Primera etapa

» Caracterización del Territorio y Sistema de Actividades

» Descripción y Evaluación del Sistema de Transporte

↓

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

» En términos socioambientales, el Paso Pehuenche permitirá la comunicación entre los extremos, generando cambios y modificaciones en el ambiente que deberán ser evaluados con mayor profundidad y enfoque estratégico.

» El sistema productivo de la Macrorregión Pehuenche tiene como rasgo general el desarrollo de complejos productivos basados en el aprovechamiento de los recursos naturales del territorio. Se observa que aún existe un gran margen para desarrollar eslabonamientos productivos en la mayor parte de los complejos, para incrementar así la generación de valor agregado.

» Para que el Paso Pehuenche pueda constituirse en una alternativa real de conectividad, en el caso del transporte de carga se requerirán además de la pavimentación de sus accesos viales, una serie de acciones básicamente relacionadas con la logística del transporte en el área de la Macrorregión.

» El flujo de pasajeros presenta un potencial de incremento importante y una relación más directa con la pavimentación del paso, ya que en esta zona el motivo de viaje más importante de quienes cruzan la Cordillera es el de turismo.

Estudios de segunda etapa

Habiendo culminado la primera etapa, en la cual se realizó un Diagnóstico Preliminar del área de influencia del Paso, se comenzaron los estudios previstos para la segunda etapa, que presentan distintos grados de desarrollo -ejecutados, en ejecu-

ción y en fase de inicio-, de manera de avanzar hacia el Plan de Integración Territorial Pehuenche que identificará un Programa de Inversiones y acciones complementarias para cumplir con los objetivos de dicho Programa.

Factibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche

La meta principal de este Estudio consistió en determinar el potencial logístico de la Macrorregión Pehuenche (MLP), e identificar los proyectos y acciones que podrían concretarlo.

Los análisis realizados determinaron que la MLP tiene todas las condiciones para jugar un rol en la construcción de procesos de encadenamientos productivos con una base primaria suficientemente desarrollada y con destino hacia el mercado interno o externo.

Teniendo en cuenta los aspectos físicos, productivos, funcionales y de gestión del conocimiento, se estudió el potencial logístico, en primer lugar, efectuando un diagnóstico macro a nivel de las Provincias y sus regiones, y estudiando cuáles son las cadenas logísticas productivas clave.

Se estudió también la demanda susceptible de ser captada, con base en la producción generada fronteras adentro y afuera del país, tanto con origen o destino en la MLP, como de carga pasante.

Para el análisis de captación de cargas, se ha desarrollado un modelo específico mediante generación de tres escenarios posibles de demanda potencial (optimista, moderado y pesimista) para cada nodo estratégico.

Resulta útil aprovechar la posición geográfica de los nodos identificados, facilitando la operatoria de comercio exterior en cada uno de ellos e incidiendo en la agregación de valor vía procesos productivos y/o cadenas logísticas más eficientes.

Los puertos bonaerenses de Bahía Blanca, Mar del Plata y Quequén constituyen un apoyo esencial para mejorar el acceso de la región a los mercados internacionales. En combinación con estos, se encuentran los tres nodos logísticos identificados:

- » Malargüe, que actuaría como eficiente puerto seco de cargas en tránsito de origen y destino Chile
- » General Pico, que actuaría, por un lado, como puerto seco, articulando flujos de carga este-oeste y norte-sur, y, por el otro, como zona logística con excelente conectividad ferroviaria con el puerto de Bahía Blanca

» Olavarría, cercana a los puertos marítimos, articularía los flujos de la región central de la Provincia de Buenos Aires. Con las mejoras propuestas en la infraestructura del sistema logístico, la carga derivada por el Paso Pehuenche estaría entre un 8% y 16% sobre el total de los flujos terrestres de comercio bilateral entre Argentina, Brasil y Chile.

Sobre la base de las redes vial y ferroviaria y los nodos portuarios y logísticos, para la viabilización de los objetivos establecidos en el Estudio, se ha planteado un conjunto de inversiones en infraestructura, resumido en en la tabla número 4, para los sectores:

- » Transporte vial y ferroviario
- » Logístico
- » Portuario
- » Tecnología y servicios

Taller del Estudio de Factibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche



Tabla 3. Demanda potencial (en toneladas)

NODO	TIPO DE DEMANDA	ESCENARIO		
		OPTIMISTA	MODERADO	PESIMISTA
Olavarría	Flujos bilaterales	31.790	22.512	18.472
	Hinterland productivo	2.631.803	2.377.377	2.347.303
	TOTAL	2.663.593	2.399.889	2.365.775
General Pico	Flujos bilaterales	512.995	369.335	285.807
	Hinterland productivo	223.800	197.835	183.018
	TOTAL	736.795	567.170	468.825
Malargüe	Flujos bilaterales	458.458	313.584	239.049
	Hinterland productivo	521.324	445.497	438.827
	TOTAL	979.782	759.081	677.876
Mar del Plata-Quequén	Flujos bilaterales	31.790	22.512	18.472
	Hinterland productivo	1.181.586	1.040.831	1.022.440
	TOTAL	1.213.376	1.063.343	1.040.912
Bahía Blanca	Flujos bilaterales	146.343	153.557	148.000
	Hinterland productivo	1.466.269	1.423.180	1.421.679
	TOTAL	1.612.612	1.576.737	1.569.679

Fuente. Estudio de Factibilidad de la Macrorregión Logística Pehuénche

Mapa 4. Red de Infraestructura Ferroviaria y Nodos Portuarios y Logísticos



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuénche.

Mapa 5. Red de Infraestructura Vial y Nodos Portuarios y Logísticos



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche.

Tabla 4. Inversiones necesarias en la Macrorregión Pehuenche (en miles de US\$)

NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA		INVERSIONES NECESARIAS	
		2015-2020	2020-2030
Infraestructura Vial	Rutas troncales desde Buenos Aires	269,40	352,26
	Rutas troncales desde Mar del Plata	55,03	28,44
	Rutas troncales desde Quequén	0,00	17,04
	Rutas troncales desde Bahía Blanca	52,32	248,70
	Nuevo trazado desde Bahía Blanca a Pehuenche	342,60	156,00
	Total	719,35	802,44
Infraestructura Ferroviaria	Rutas troncales desde Buenos Aires y Bahía Blanca	651,00	0,00
	Rutas troncales desde Mar del Plata	363,50	0,00
	Rutas troncales desde Quequén	163,75	0,00
	Nuevo trazado desde Bahía Blanca a Pehuenche	0,00	1.410,00
	Total	1.178,25	1.410,00
Infraestructura Logística e Intermodal	Rutas troncales desde Buenos Aires y Bahía Blanca	14,98	14,98
	Rutas troncales desde Mar del Plata	10,61	10,61
	Rutas troncales desde Quequén	53,68	53,68
	Nuevo trazado desde Bahía Blanca a Pehuenche	15,51	15,51
	Total	94,78	94,78
Otras Inversiones	Centros tecnológicos y Edificios Servicios Empresariales	16,50	9,75
	Total	16,50	9,75
TOTAL		2.008,88	2.316,97

Fuente. Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche

Con el desarrollo del Programa propuesto, será posible potenciar logística y productivamente la región Pehuenche, dotándola de mayor conectividad y acceso a los mercados internacionales para exportaciones regionales, facilitando también la incorporación de mayor valor agregado e incrementando la competitividad de las Provincias de La Pampa, sur de Mendoza y Buenos Aires, lo que hará sostenible su desarrollo.

Uno de los beneficios macroeconómicos más relevantes de este Estudio será el ahorro que se producirá por el cambio en la matriz de transporte. Esta pasaría de ser prácticamente unimodal, a convertirse en intermodal, con mayor uso del modo ferroviario, fluvial y marítimo.

El impacto de políticas públicas activas a favor del desarrollo de la intermodalidad, con intervención en la competitividad de los modos de transporte, ayudaría a desconcentrar el mercado de contenedores del puerto de Buenos Aires y lograría un efecto muy importante a favor del desarrollo de las economías regionales.

Por otro lado, además del beneficio económico por disminución de costos logísticos, existen otros beneficios muy importantes para el país como reducción de accidentes por la disminución de camiones en las rutas, disminución de emisiones de dióxido de carbono, disminución de contaminación acústica y mayor eficiencia en el consumo de energía.

Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

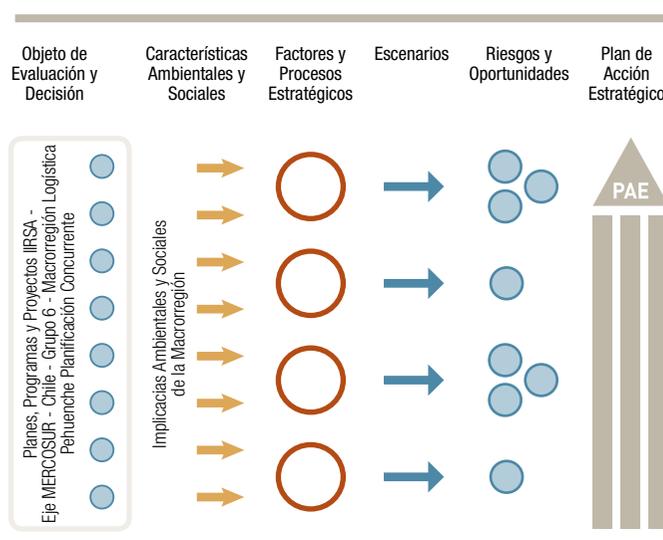
Encarar este Estudio brindó:

- » Comprensión de la dinámica territorial y recomendaciones que apoyen la implementación de las decisiones estratégicas
- » Facilitación de un espacio para el diálogo constructivo entre diversas jurisdicciones y actores clave
- » Elaboración de una estrategia que viabilice las alternativas de conectividad, integración y desarrollo sustentable de los territorios de influencia del Programa Pehuenche
- » Identificación de acciones que contribuyan a definir el PIT y la etapa de Factibilidad del Programa Pehuenche

Los ejes que estructuran el territorio, objeto de análisis de esta Evaluación, caracterizaron diferentes componentes:

- » El subsistema natural
- » El subsistema socioterritorial
- » El subsistema cultural-patrimonial
- » La dinámica económica
- » Las amenazas y vulnerabilidades

Figura 3. Proceso de elaboración de la EASE



El Plan de Acción Estratégico (PAE) es un instrumento específico destinado a apoyar el proceso de toma de decisiones en el área de influencia del programa a fin de prevenir y mitigar los riesgos generados por el grupo de proyectos objeto de evaluación, así como aprovechar las oportunidades desde un enfoque de planificación estratégica. Para la formulación de los elementos del PAE, se

han elaborado una visión y unos lineamientos estratégicos destinados a apoyar las inversiones del Programa Pehuenche.

Plan de Acción Estratégico

Los territorios que conforman la Macrorregión Pehuenche se encuentran integrados al resto del país, a Chile y al MERCOSUR mediante la articulación del desarrollo de la infraestructura, respetando la diversidad cultural y la integridad territorial, por medio del aprovechamiento de sus recursos y capacidades, con una adecuada gobernabilidad y en un marco de desarrollo sostenible.

Lineamientos estratégicos del PAE

Para el logro de la visión y como resultado del proceso de evaluación seguido, se han desarrollado lineamientos

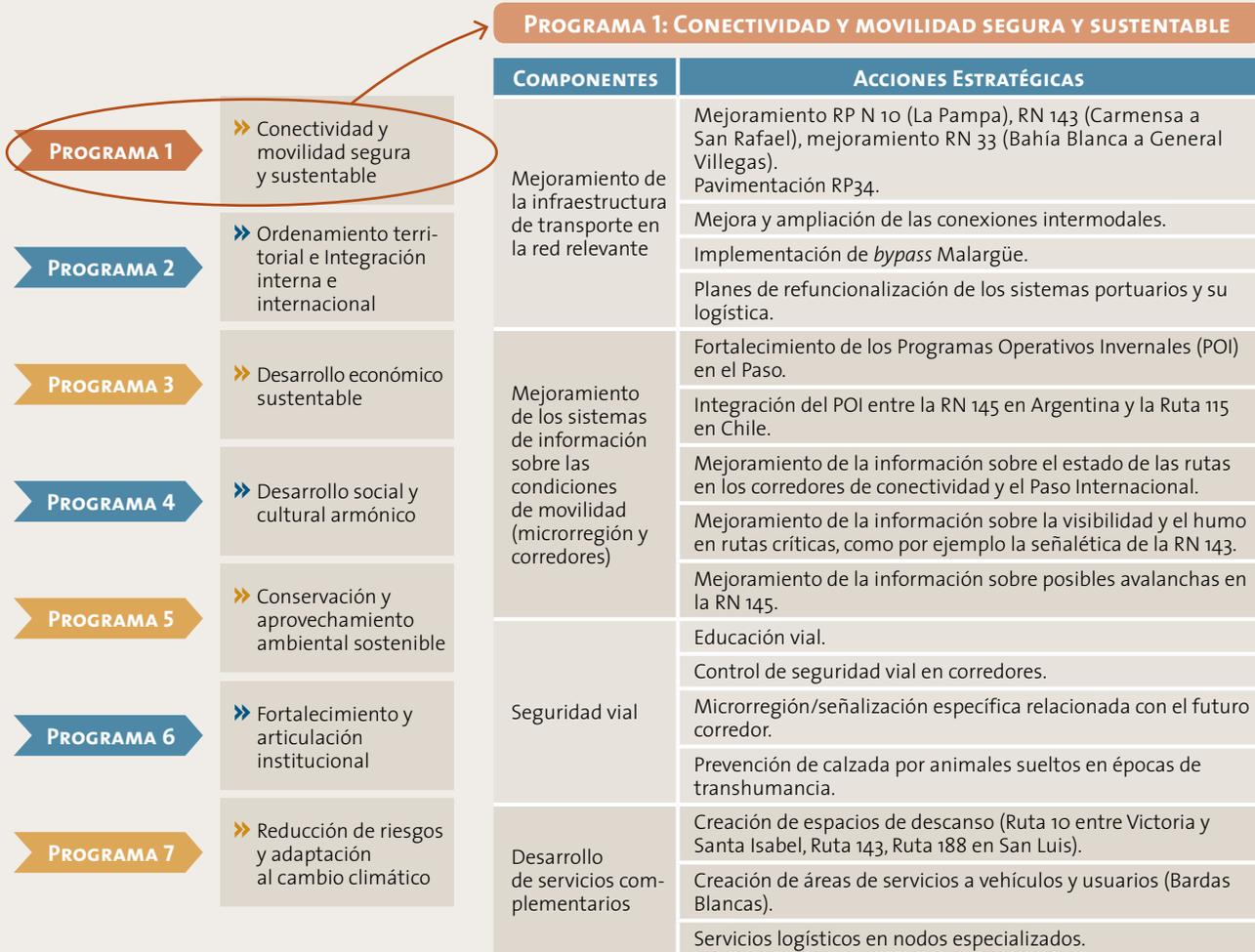
estratégicos ambientales y sociales sobre la base de los cuales se definen los respectivos objetivos y programas componentes del PAE.

Programas componentes

Con objeto de implementar los lineamientos estratégicos descriptos precedentemente, se han propuesto siete programas a ser considerados a lo largo del ciclo de planifica-

ción del Programa Pehuenche, por medio de la integración de decisiones tomadas desde las diversas instituciones nacionales, interjurisdiccionales y provinciales, parte de las cuales participaron de la Evaluación.

Para cada Programa se definieron componentes y acciones estratégicas que se viabilizan mediante acciones y proyectos a ser ejecutados en el territorio. A modo de ejemplo se presenta la siguiente ficha.



Prefactibilidad de Nodos Logísticos de la Macrorregión Logística Pehuenche

Objetivo

El propósito fue elaborar el diseño preliminar de las Terminales Intermodales Logísticas (TIL) para las localidades de Malargüe (Mendoza), General Pico (La Pampa) y el nodo TAO (Tandil, Azul, Olavarría, en Buenos Aires), cuyos emplazamientos fueron identificados considerando una proyección de actividad con horizonte al año 2030.

Se consideraron tres tipos de servicios:

- » Logísticos
- » Intermodales o a las cargas
- » Tecnológicos y a las empresas

Tamaño óptimo

La estimación del tamaño óptimo para las Terminales Intermodales Logísticas proyectadas en las localidades de Malargüe y General Pico y el nodo Tandil-Azul-Olavarría surge del análisis de los datos de demanda desagregados y completados, a partir de los cuales se definieron las necesidades de áreas funcionales por tipo de servicios.

Además se predimensionaron, por un lado, el tamaño global del centro logístico y, por otro lado, el tamaño de las áreas principales para sus servicios.

Localización óptima

Para estimarla, se analizaron diferentes opciones de predios previamente considerados viables en un radio de hasta 100 km de distancia de las ciudades que enmarcan los nodos a diseñar. Posteriormente, se elaboró un sistema ponderativo que, asignando valores a cada opción, permitió la selección del emplazamiento mejor posicionado.

En el cuadro siguiente se señalan los indicadores utilizados para la ponderación mencionada.

Tabla 5. Indicadores de predios ponderados.

INDICADOR	PUNTAJES	PONDERACIÓN	
1. Conectividad con ruta principal	CRP	P1%	25%
2. Conectividad FFCC	CFC	P2%	25%
3. Disponibilidad y características del terreno (si el predio cuenta con capacidad de instalación inmediata de la zona logística y de la zona intermodal)	DCT	P3%	25%
4. Suministros básicos (disponibilidad y calidad de los servicios básicos necesarios para el correcto funcionamiento del nodo logístico)	SB	P4%	15%
5. <i>Hinterland</i> productivo y logístico (disponibilidad de otras instalaciones y servicios en las inmediaciones del nodo logístico para su potencial demanda)	OS	P5%	10%
PUNTAJE TOTAL LOCALIZACIÓN			

Ubicación geográfica y diseño físico de las Terminales Intermodales Logísticas

Las distintas localizaciones evaluadas en el Estudio fueron sometidas a una ponderación dando como resultado las alternativas que fueron discutidas en los talleres realizados por la Subsecretaría, donde intervinieron actores públicos y privados, lográndose consensuar las ubicaciones definitivas.

Sobre la base de la localización, los servicios a brindar y la demanda que determinó las áreas funcionales para cada unidad de gestión, se definió para cada terminal el diseño técnico correspondiente.

Terminal Intermodal Malargüe:

Esta TIL estará ubicada en La Junta, en la intersección de las RN

40 y 188, con una superficie de 24 ha y un presupuesto global estimado en US\$ 87 millones.

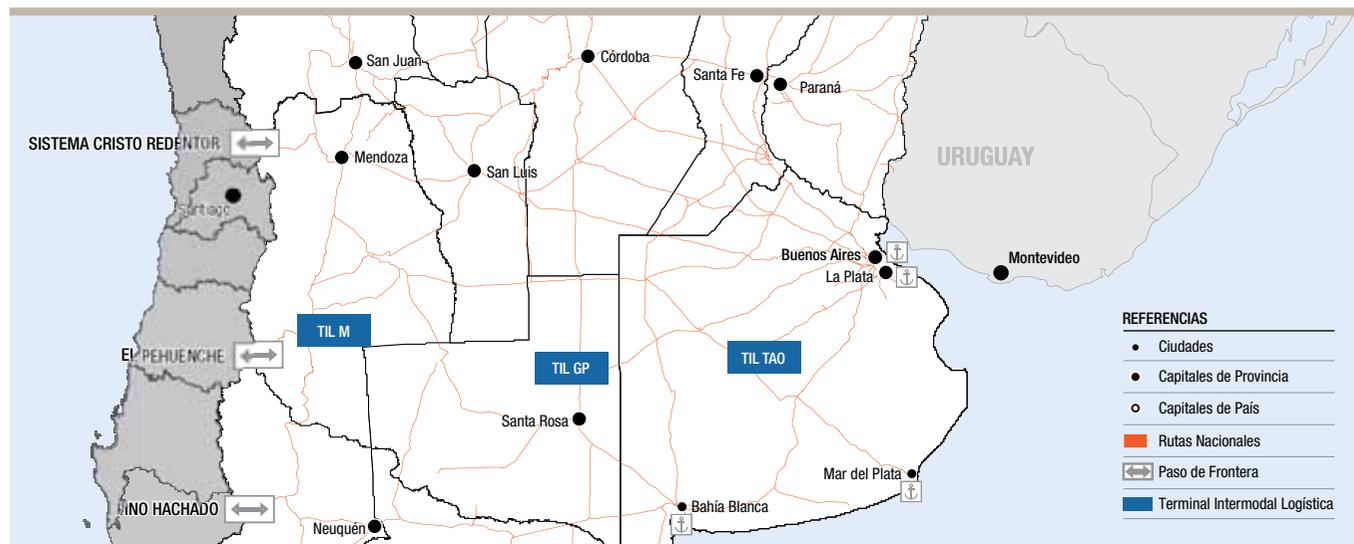
Terminal Intermodal General Pico:

Esta TIL se ubicará en terrenos de la zona industrial, con frente a la RP 101, una superficie de 16 ha y un presupuesto global estimado en US\$ 54 millones.

Terminal Intermodal Tandil-Azul-Olavarría:

Para esta TIL se identificó la localización preliminar en el área citada, falta determinar el terreno correspondiente. Contará con una superficie de 67 ha y un presupuesto global estimado en US\$ 198 millones.

Mapa 6. Terminales Intermodales Logísticas



Fuente. Elaboración propia.

Evaluación de la Oferta Turística de la Macrorregión Logística Pehuenche

Objetivos

Este Estudio formulará un Plan de Intervenciones y Acciones que permitan consolidar el turismo en la Macrorregión Pehuenche y puedan constituir un aporte al Plan Federal existente, identificando:

- » Circuitos turísticos que, potenciados por la pavimentación del Paso, contribuyan al desarrollo sustentable de los municipios del territorio comprendido en el área de análisis
- » Corredores turísticos existentes y potenciales de la Macrorregión que señalen complementos a los identificados para las regiones turísticas en el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable.

Área de influencia

Se tomaron como referencia los mapas del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable, específicamente los Mapas Federales de Oportunidades Turísticas, a fin de visualizar los espacios turísticos junto a los espacios que comprende la Macrorregión. Además, en función de las redes viales de la Macrorregión y la ubicación de los centros urbanos con mayor infraestructura turística se identificó y clasificó el área de influencia, teniendo como eje el Paso Pehuenche, según su rango de cercanía, en inmediata, mediata y de expansión.

La adopción de una clasificación por áreas fue establecida a fin de seguir un criterio de análisis proposicional fijado con base en la proximidad geográfica que determina la gradualidad en el alcance o la influencia, de carácter socioespacial, que tendrá

el impacto territorial generado por la optimización de la fluidez en el tránsito transfronterizo de Pehuenche como vía franca de atravesamiento binacional.

Corredores turísticos identificados

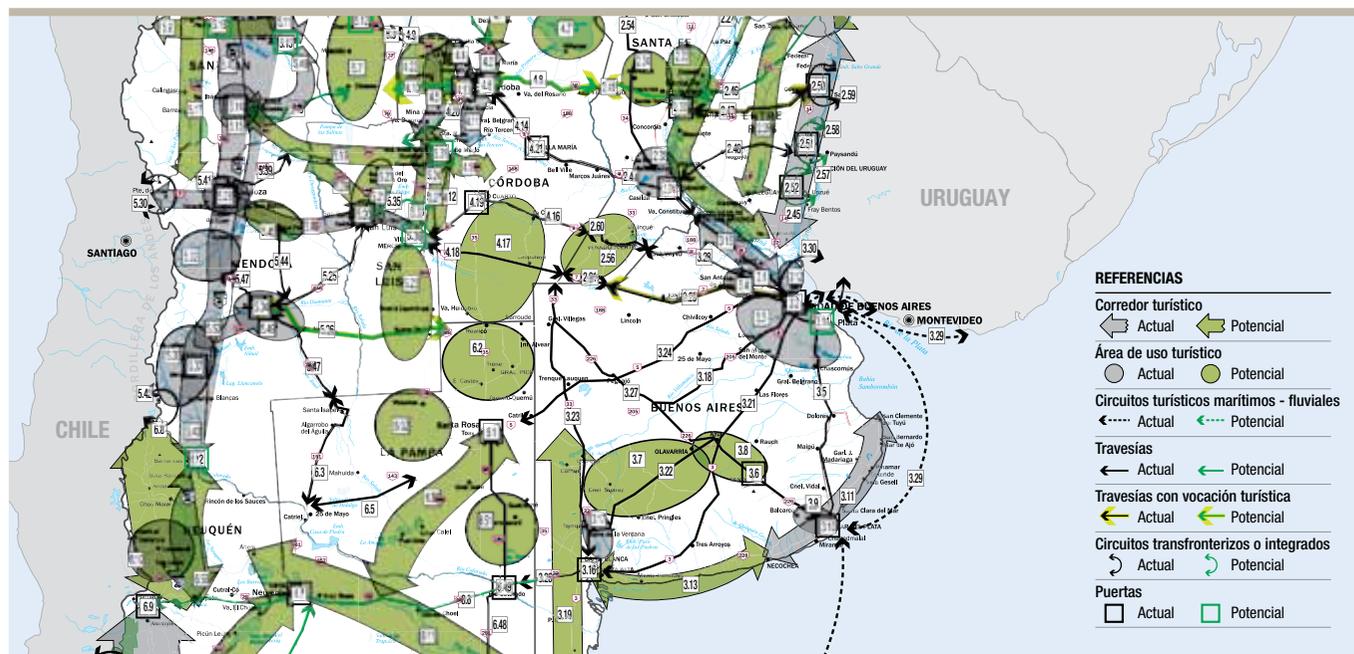
Los corredores turísticos identificados son los que se relacionan con sendos espacios geográficos de las tres áreas de influencia generadas territorialmente a partir del espacio nodal que constituye el Paso Pehuenche. Se genera, de esta forma, una jerarquía socioespacial en la que se han catalogado los corredores según su área de proximidad y sobre los cuales se habrá de proponer el ordenamiento territorial turístico de la Macrorregión Pehuenche.

Dentro de ese esquema territorial se corresponde con el área de influencia inmediata configurada a partir de la mayor aproximación territorial concentrada geográficamente en la jurisdicción del departamento Malargüe de la Provincia de Mendoza en el que queda el paso fronterizo. Sobre este espacio se planificará la propuesta turística que refleja la oferta y el ordenamiento de los distintos destinos que se localizan en ese ámbito de inclusión.

En el área de influencia mediata se identifica a los Corredores 1 y 2, con orientación norte-sur dentro de la Provincia de Mendoza, y al 3, con rumbo este-oeste, que a nivel interprovincial integra el sudeste de Mendoza y La Pampa.

Por su parte, también con orientación este-oeste, los Corredo-

Mapa 7. Oportunidades turísticas de la Macrorregión Pehuenche



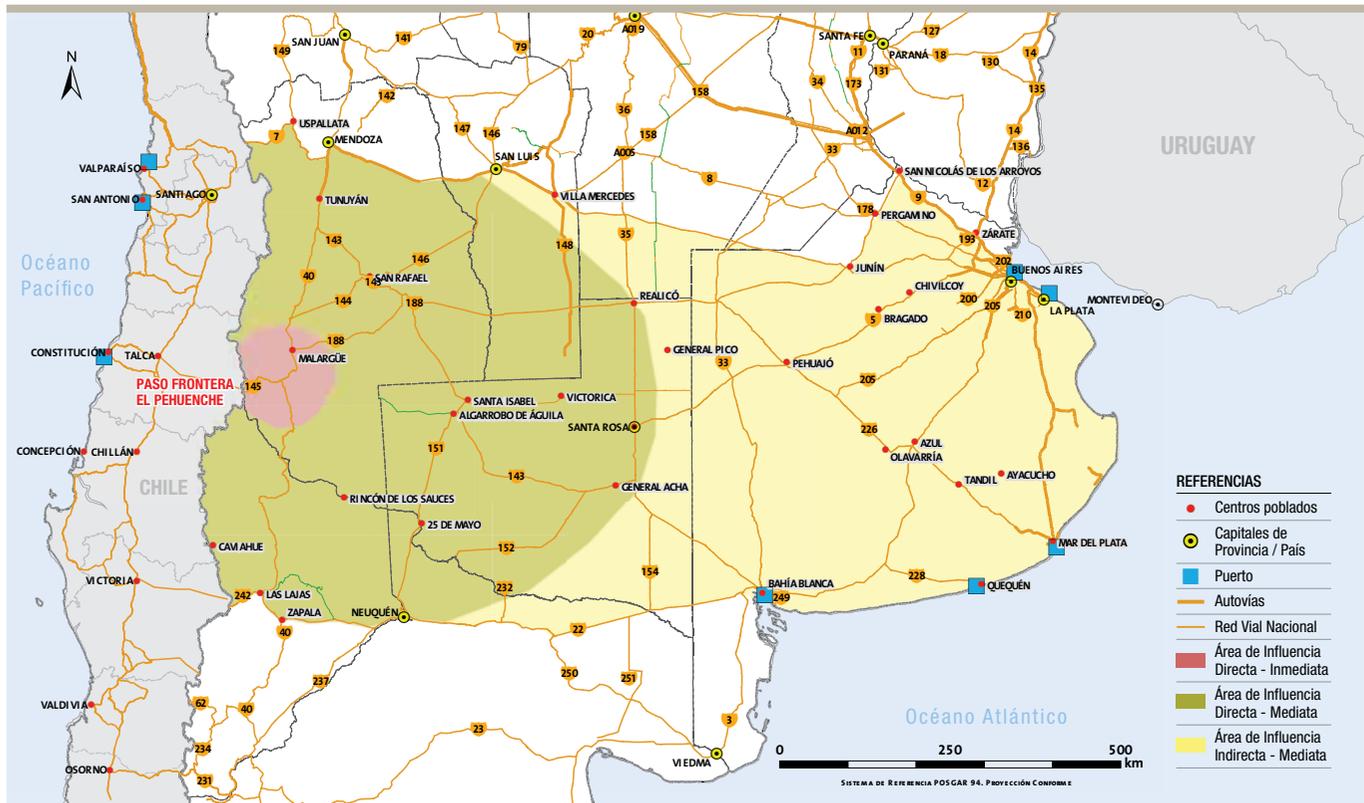
Fuente. Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.

res 4, 5, 6 y 7 se sitúan en áreas de expansión, como parte de las vinculaciones territoriales que conducen al espacio nodal, tanto entre el este de la Provincia de la Pampa y la Provincia de Buenos Aires, incluido el espacio del Gran Buenos Aires, como sobre la extendida cuenca del río Colorado en un atravesamiento territorial bioceánico al sur de la Macrorregión.

Plan de Acción Estratégico

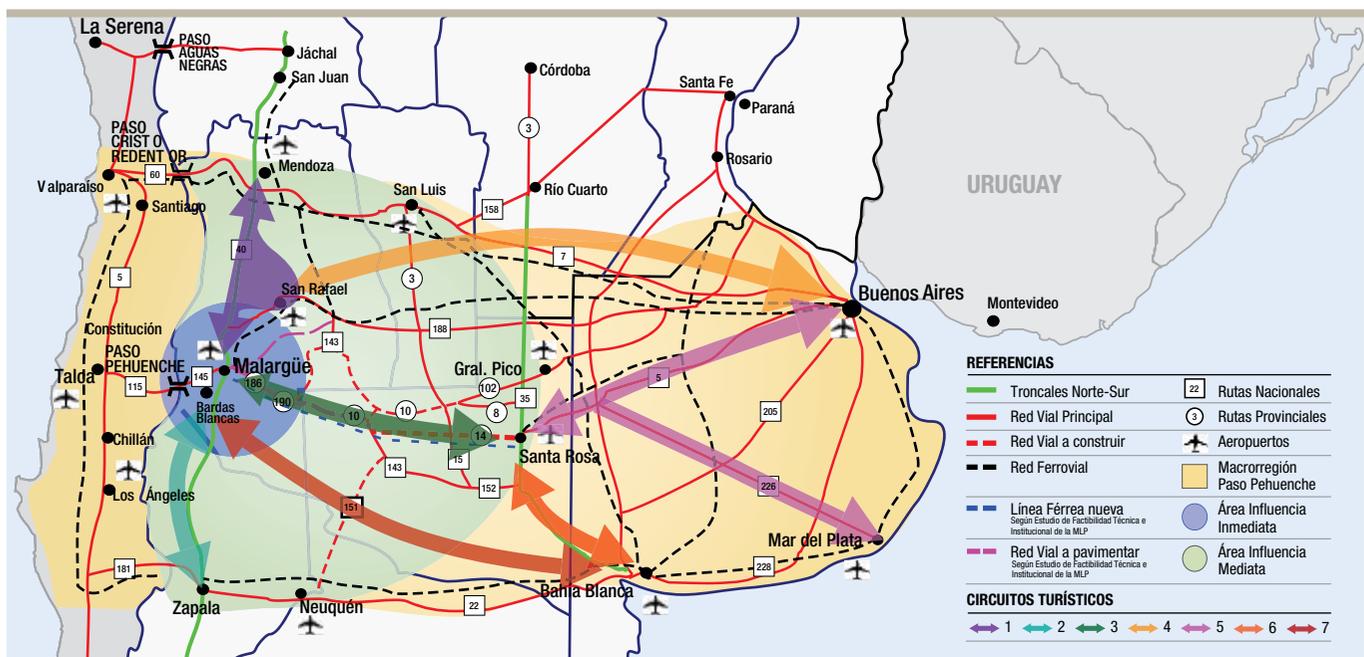
Para la elaboración del PAE se agruparon las propuestas planteadas en condición de ideas de proyectos establecidas para desarrollar, gestionar y procurar financiamiento, por grupo de corredores turísticos con una misma situación de origen o tam-

Mapa 8. Áreas de influencia dentro de la Macrorregión



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuénche.

Mapa 9. Corredores turísticos Pehuénche



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuénche.

bién por corredor según una complejidad propia que, en ese caso, amerita un tratamiento propositivo específico.

Para ello, se consideraron los siguientes programas:

» De optimización de accesos, conectividad y espacios receptivos

» De aprovechamiento turístico de los espacios naturales y áreas protegidas

» De fortalecimiento institucional

» De desarrollo y fortalecimiento de la oferta turística

Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche

Objetivo general

El objeto del Estudio consiste en determinar, a nivel de prefactibilidad, cada una de las intervenciones necesarias en la red vial de la Macrorregión Pehuenche que permitan alcanzar su potencial de desarrollo -económico-productivo, turístico, comercial, cultural, social, entre otros- identificando asimismo los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a dicha red.

Objetivos particulares

- » Identificar las rutas en las que resulta necesario realizar intervenciones que contribuyan al desarrollo de la Macrorregión
- » Proponer proyectos que satisfagan los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a la red vial estudiada
- » Identificar los proyectos que no se encuentran contemplados en los planes de los organismos técnicos y elaborar las especificaciones técnicas preliminares
- » Reseñar el marco legal/institucional correspondiente

- » Evaluar económicamente las distintas intervenciones y establecer los riesgos ambientales, sociales e institucionales que correspondan

Identificación de la Red Vial Relevante

Para la identificación de la Red Vial Relevante (RVR) se tomaron como antecedentes los Estudios del Programa y se determinaron nodos y ciudades que se volverían importantes para el proyecto, y sus respectivas rutas de conexión.

Finalmente, dicha selección fue nutrida con información obtenida en reuniones con los actores relevantes de los organismos nacionales y de las Provincias de La Pampa, Buenos Aires y Mendoza.

Intervenciones en la Red Vial Relevante

Intervenciones necesarias para la consolidación de la Macrorregión Pehuenche. Sobre la base del desarrollo alcanzado se

Visita a los Gaviones. Malargüe, Mendoza

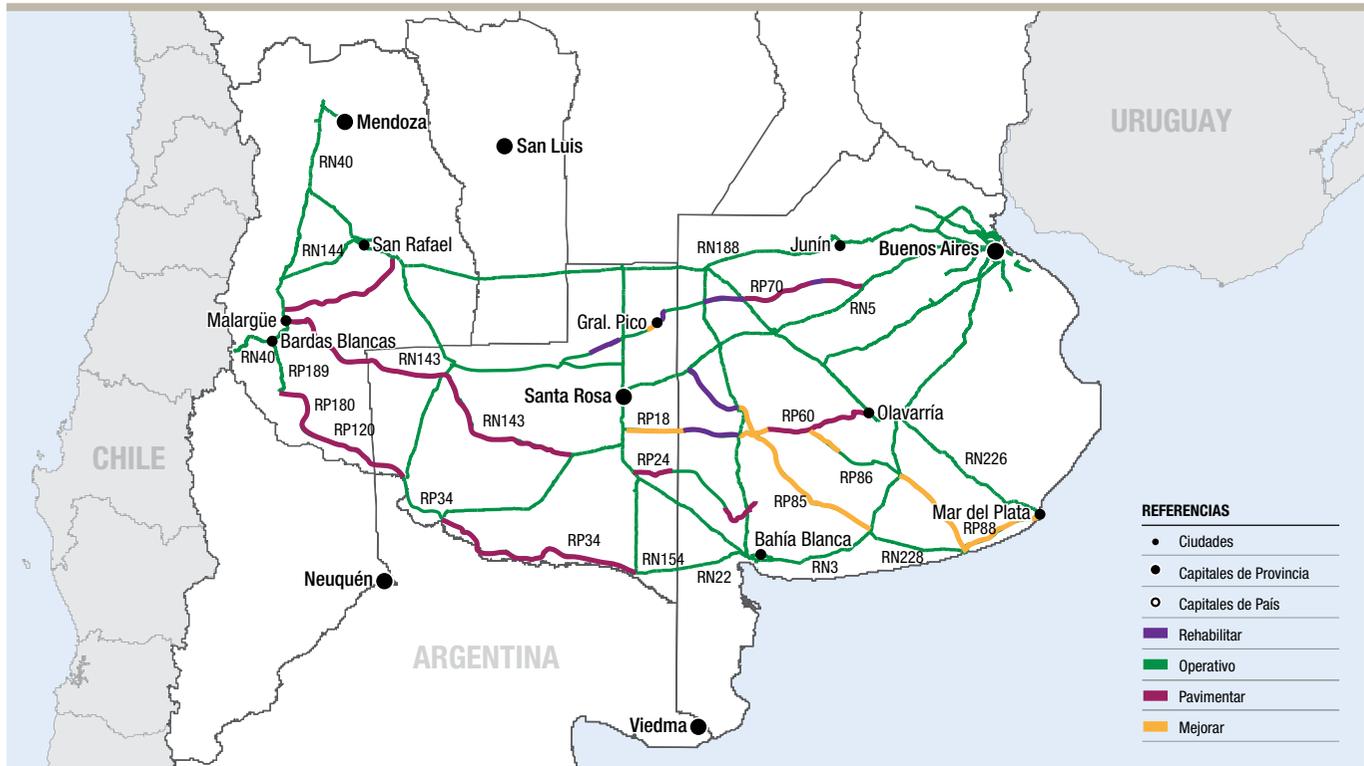


establecieron las necesidades de intervención en cada tramo de las rutas que componen la RVR.

Diagnóstico de Servicios Complementarios a la Infraestructura.

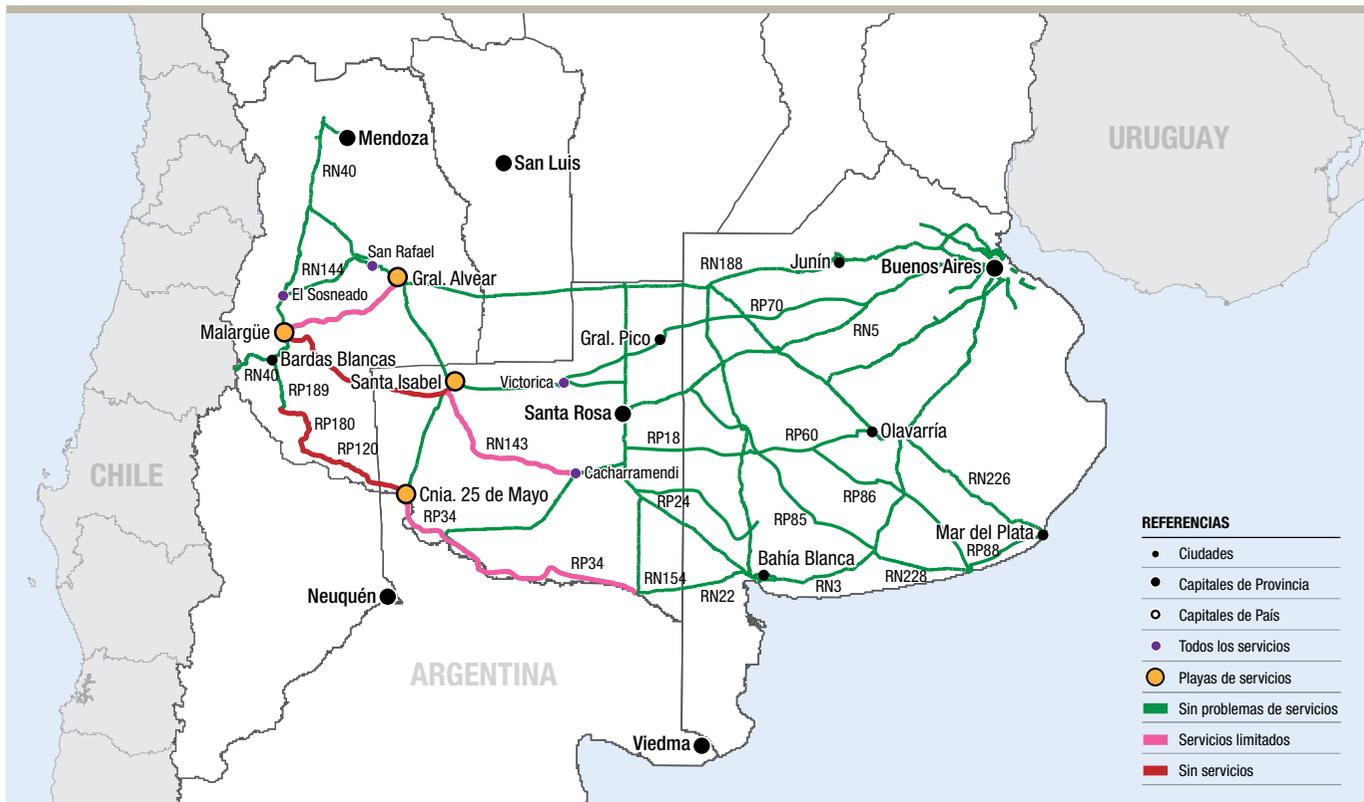
Adicionalmente a la necesidad de intervenciones viales, surge del análisis realizado que los sectores que requieren estas obras son, además, carentes de servicios.

Mapa 10. Intervenciones en la Red Vial Relevante



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuénche.

Mapa 11. Servicios complementarios en la Red Vial Relevante



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuénche.

Servicios complementarios en la Red Vial Relevante

La carencia de servicios identificada en el análisis de la Red Vial Relevante no implica que las distancias involucradas hagan inviables las rutas propuestas. Estas últimas se encuentran dentro de los valores de autonomía de combustible de la que pueden disponer los vehículos, principalmente los de carga -estimada en aproximadamente 500 km-.

Asimismo, se determinó que para una correcta planificación de los distintos corredores, deberían preverse playas de servicios en distintos puntos intermedios de cada uno de ellos.

Estas áreas brindarán la posibilidad de contar con un lugar apropiado para la detención y la espera de los transportistas de carga en caso de eventualidades relativas al normal funcionamiento del paso de frontera.

Conclusiones

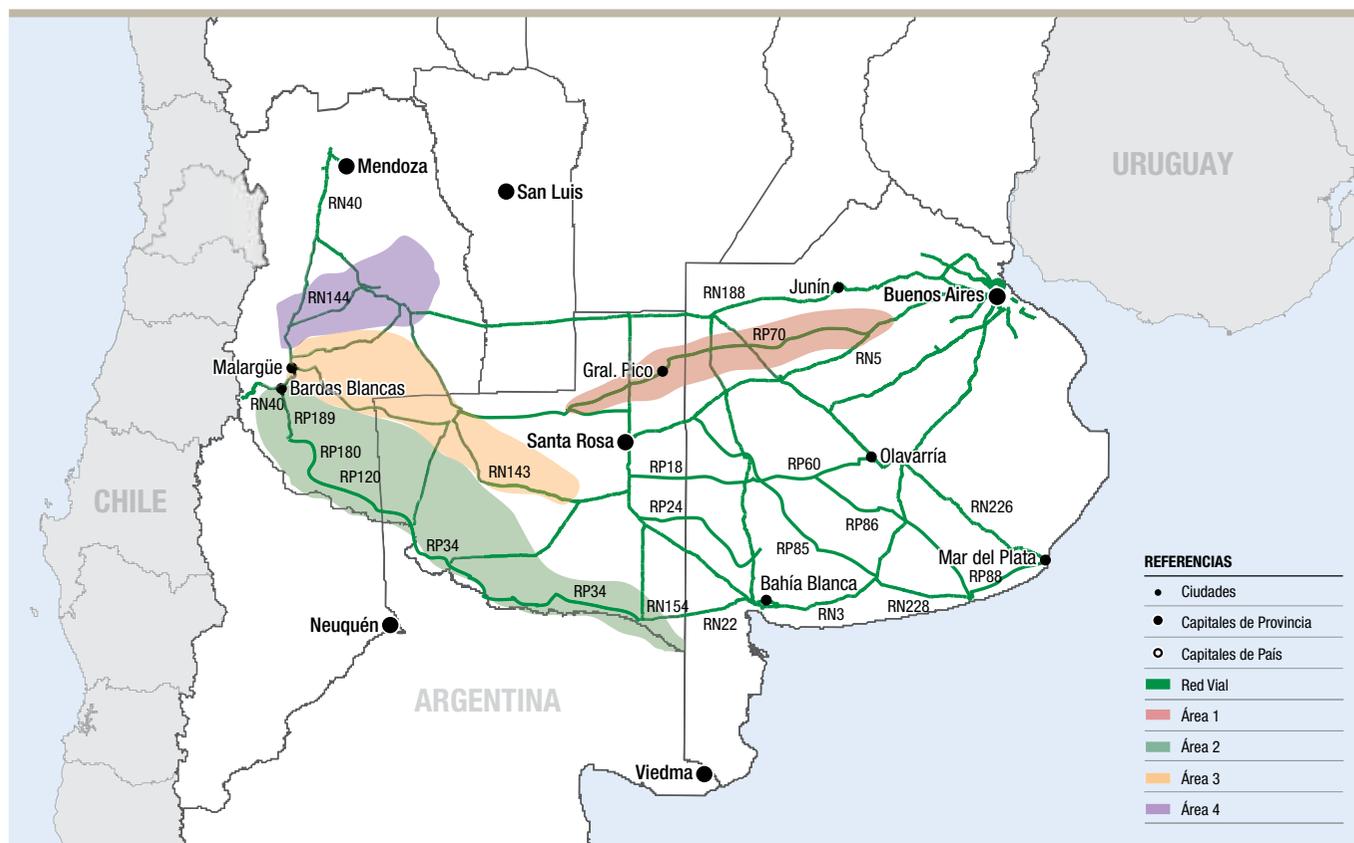
A partir del desarrollo del presente Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche, se han podido identificar las distintas intervenciones -tanto las relativas a las cuestiones viales como las relativas a la provisión de servicios complementarios en cada tramo de la red- que se consideran necesarias para conseguir que la conectividad por el Paso Pehuenche alcance su máximo potencial.

Con un total de 38 intervenciones localizadas en las Provincias de Buenos Aires, La Pampa y Mendoza, y con una inversión estimada superior a los 11.000 millones de pesos, la Macrorregión Pehuenche contará con un sistema integrado de conexión vial que ofrecerá una vinculación eficiente y confiable entre las principales áreas productivas de la región y sus distintos centros logísticos y portuarios, con la República de Chile y, a través de los puertos del vecino país, con los principales mercados asiáticos en el Océano Pacífico.

Adicionalmente al conjunto de inversiones propuesto en este marco, una de las principales recomendaciones está vinculada con aquellas áreas que, por sus características específicas, presentan una especial relevancia para la profundización de los estudios necesarios que permitan llevar adelante un análisis de factibilidad particular y que, consecuentemente, posibilite avanzar en la concreción de las obras previstas en cada caso. Estas áreas se encuentran resaltadas en el mapa que se presenta a continuación y comprenden cuatro corredores:

1. Corredor que une la RN 5 (Provincia de Buenos Aires) y la RP 10 (Provincia de La Pampa)
2. Corredor Sur de las Provincias de La Pampa y Mendoza
3. Corredor que une la RN 152 (Provincia de La Pampa) y la RN 40 (Provincia de Mendoza)
4. Corredor de la RN 188 entre la Localidad de General Alvear (Provincia de Mendoza) y la intersección con la RN 40 (Provincia de Mendoza)

Mapa 12. Áreas de intervención en la Red Vial Relevante



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.

Estudio de Prefactibilidad de Obras Ferroportuarias

En los trabajos que forman parte de la segunda etapa del Programa Pehuenche se identificaron una serie de intervenciones en la red vial nacional y provincial, además de logísticas y en otros modos de transporte, que resulta necesario encarar a fin de dotar a la Macrorregión de las condiciones de borde en materia de disponibilidad de infraestructura requeridas para plasmar su potencial de desarrollo.

Objetivos generales

El objeto del Estudio consiste en determinar, a nivel de prefactibilidad, cada una de las intervenciones necesarias en la red ferroviaria e infraestructura portuaria de la Macrorregión Pehuenche que le permitan alcanzar su máximo potencial de desarrollo -económico-productivo, turístico, comercial, cultural, social-. Asimismo, se propone una identificación de los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a dicha red.

Objetivos particulares

Como objetivos particulares del Estudio de Prefactibilidad de Obras Ferroportuarias pueden mencionarse los siguientes:

- » Identificar la red ferroviaria e infraestructura portuaria en

las que resulta necesario realizar intervenciones que contribuyan al desarrollo de la Macrorregión

- » Proponer proyectos que satisfagan los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a la red ferroviaria e infraestructura portuaria estudiadas
- » Identificar los proyectos que no se encuentran contemplados en los planes de los organismos técnicos y elaborar las especificaciones técnicas preliminares
- » Reseñar el marco legal/institucional correspondiente
- » Evaluar económicamente las distintas intervenciones y establecer los riesgos ambientales, sociales e institucionales que correspondan

Programa de actividades

A fin de alcanzar los objetivos propuestos, se desarrollarán una serie de actividades o tareas, para lo cual se estima un plazo de ejecución de seis meses. Entre ellas se destacan:

- » La identificación de las perspectivas y requerimientos de la red y sus puntos nodales
- » La formulación de propuestas de intervenciones en la red y sus especificaciones técnicas
- » El análisis, evaluación y recomendaciones sobre el desarrollo de servicios complementarios

Mapa 13. Obras Ferroportuarias



Fuente. Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche.

Estudios de tercera etapa

Esta etapa comprende la ejecución de los estudios de Factibilidad de las Inversiones Prioritarias del PIT, que se han iniciado con el Anteproyecto del Centro Único de Frontera -que continuará con su profundización- y el del tendido de la línea eléctrica de 33 KV

y fibra óptica, desde Bardas Blancas al límite con Chile, a los que se sumarán los de los nodos logísticos, tramos viales, planes de ordenamiento territorial, corredores turísticos y otros que se identifiquen en los estudios en marcha y que formarán parte del PIT.

Centro Único de Frontera del Paso Pehuenche

Objetivo

- » Desarrollar la operatoria de control fronterizo con modalidad ACI Única Cabecera en territorio argentino, en terrenos adyacentes a la RN 145 y cercanos al límite internacional
- » Diseñar la infraestructura para el Centro de Frontera
- » Formular la alternativa seleccionada a nivel de proyecto técnico
- » Proyectar la infraestructura de servicios externos

Ubicación

Luego de analizar distintos emplazamientos y realizar un estudio ambiental comparativo, la única opción que ofreció condiciones para la implantación fue la correspondiente a la explanada del Hito Pehuenche.

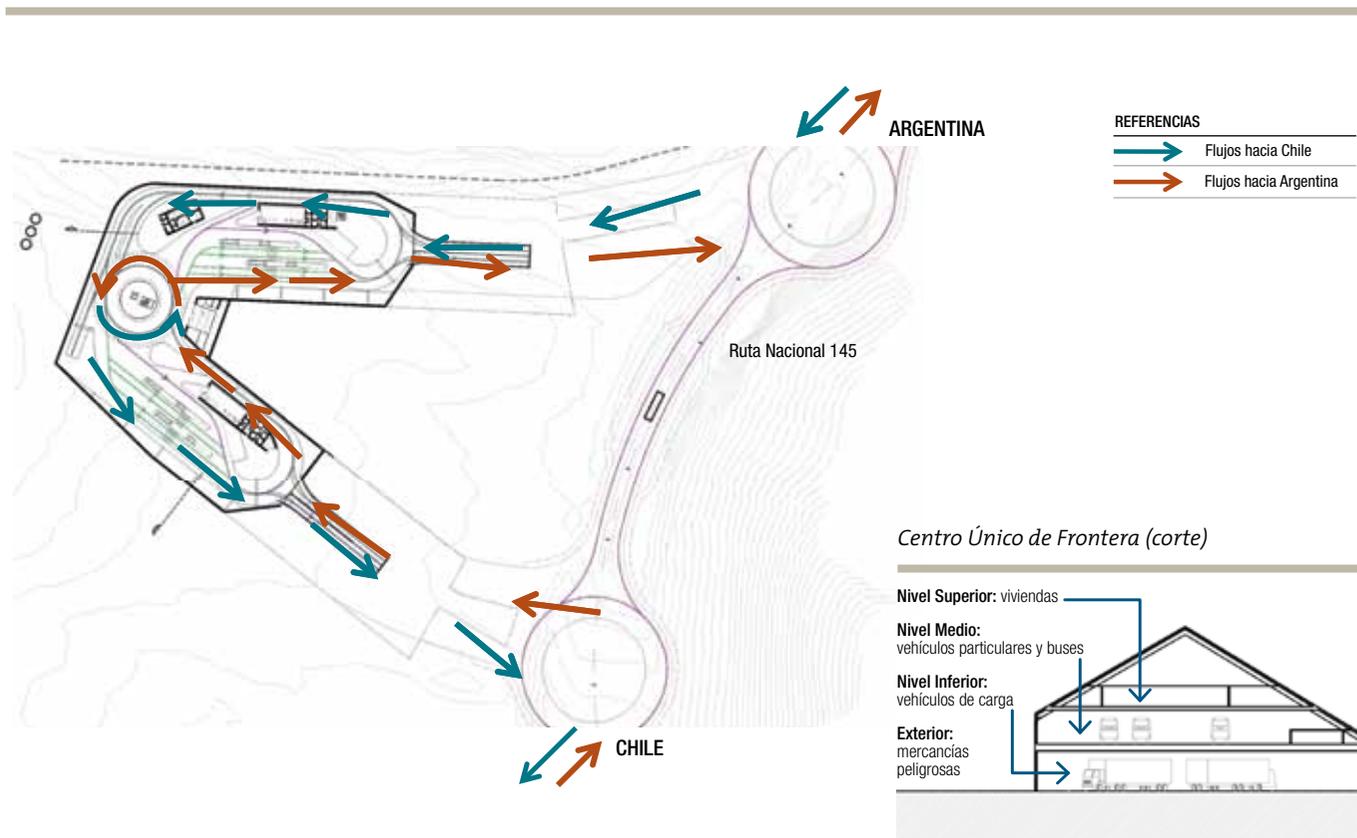
Concepto de diseño

Con la ubicación definida, se realizaron la demanda de transporte y las proyecciones para estimar los correspondientes flujos para el horizonte de diseño para el año 2025. Estos datos -cantidad diaria de vehículos en ambos sentidos y por categoría- permitieron dimensionar la infraestructura y generar diferentes alternativas de diseño. Una vez analizadas estas alternativas, se seleccionó la denominada Solución Integral.

Conformación de la Solución Integral

- » Desmembración de flujos y usos por altura
- » Flujos internos en circuitos cerrados y revisión no intrusiva con el uso de escáners

Figura 4. Planta Tipo y Circulación del Centro de Frontera del Paso Pehuenche



Fuente. Estudio de Solución Integral y Anteproyecto Técnico.



Explanada del hito del Paso Pehuenche

- » Áreas de descanso y de servicios para usuarios
- » Instalaciones acondicionadas para la zona de alta montaña
- » Sistema de Control de Gestión del Centro con el uso de tecnología de última generación
- » Estacionamiento previo para cargas para uso en ocasión de criticidad climática

Productos

- » Configuración operativa del control fronterizo bajo un modelo de controles por pares de organismos afines
- » Anteproyecto técnico Centro de Frontera
- » Sistema de Control de Gestión

Anteproyecto Ejecutivo del Centro Único de Frontera Paso Pehuenche

En el marco de esta etapa y contando con los resultados del Estudio de Factibilidad y Anteproyecto Técnico del Centro Único de Frontera del Paso Pehuenche, se decidió encarar un nuevo Anteproyecto Ejecutivo a fin de profundizar la información obtenida y disponer de la documentación técnica necesaria para permitir la realización del Proyecto Ejecutivo del Centro Fronterizo del Paso Pehuenche.

Objetivo

Realizar todos los estudios técnicos necesarios para ajustar el Anteproyecto existente, que permitirá elaborar el Proyecto Ejecutivo del complejo fronterizo.

Concepto de la solución

A fin de contar con el Anteproyecto ajustado según las exigencias técnicas pertinentes, se ejecutan estas actividades:

- » Caracterización y evaluación de los recursos suelo, agua y aire-clima, información específica para dimensionar la infraestructura
- » Estudio de impacto ambiental, documentación para solicitar la declaración correspondiente
- » Proyecto técnico y dimensionamiento de estructuras y redes como base para el desarrollo del Proyecto Ejecutivo

Productos

Los resultados que se esperan conseguir con esta iniciativa son los siguientes:

- » Documentación técnica
- » Protocolos para llevar adelante la solicitud de Declaración de Impacto Ambiental
- » Incorporación al Plan Nacional de Inversión Pública con documentos respaldatorios

Proyecto Técnico Línea Eléctrica 33 KV y Fibra Óptica

Utilizando como insumos de base los resultados del Estudio del Centro Único de Frontera del Paso Pehuenche, que señalan la necesidad básica de contar con suministro eléctrico y con dotación de fibra óptica para llevar adelante sus actividades, se decidió encarar un estudio a fin de disponer de la documentación necesaria para facilitar la realización del Proyecto Ejecutivo correspondiente.

El tendido de la línea de alta y media tensión y de fibra óptica contempla la realización de varias actividades:

- » Caracterización de la traza, definiendo el tendido de la línea y las estaciones transformadoras correspondientes
- » Diseño y dimensionamiento de ambas redes
- » Determinación de los puntos de servicio y las derivaciones que se llevarán a cabo para brindar suministro a las localidades intermedias entre el inicio y el final del tendido, al complejo fronterizo y a la potencial interconexión eléctrica con la República de Chile
- » Estudio de impacto ambiental correspondiente a un Aviso de Proyecto, según lo establecido en la ley 5.961 de la Provincia de Mendoza y su decreto reglamentario 2.109/94
- » Evaluación económico-financiera

Materialidad

Se realiza según normas de EDEMSA -Energía Mendocina- y con estas características:

- » Longitud de la línea 75 km

- » Tensión nominal de la línea 33 KV
- » Potencia estimada de transporte 2.500 KV
- » Vano de cálculo de 75 m
- » Estructuras para suspensión de hormigón armado pretensado y vibrado según Normas IRAM
- » Conductores de aluminio-acero de 95/15 o 120/20

Traza

Acompaña la de la RN 145 y se extiende desde Bardas Blancas al Límite Internacional.

Los puntos que serán servidos con energía eléctrica y transmisión de datos son:

- » Centro Único de Frontera
- » Campamentos Vialidad Nacional
- » Gendarmería Nacional
- » Presa Portezuelo del Viento
- » Torres de comunicación de empresas de telefonía celular y sistema tetraprovincial
- » Futuras poblaciones

Productos

- » Documentación técnica del tendido de LAMT 33 KV y fibra óptica
- » Estudio de impacto ambiental y documentación requerida por las agencias correspondientes
- » Pliegos licitatorios

Línea eléctrica 33 KV y fibra óptica



Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística Malargüe

Objetivo general

El objetivo del Estudio es la realización de los análisis técnicos, económico-financieros, institucionales y ambientales necesarios para ajustar el anteproyecto existente a fin de contar con el Proyecto Técnico del Nodo Logístico Malargüe -Provincia de Mendoza-.

Objetivos particulares

Los objetivos particulares del Estudio son los siguientes:

- » Realizar el Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura para la denominada Terminal Intermodal Logística Malargüe (TILM)
- » Efectuar el Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto y confeccionar la documentación necesaria para solicitar la Declaración de Impacto Ambiental
- » Realizar la evaluación económico-financiera del Proyecto
- » Profundizar el análisis de la viabilidad institucional del Modelo de Gestión consensuado preliminarmente por las instituciones públicas y los actores privados del área Sur de la Provincia de Mendoza

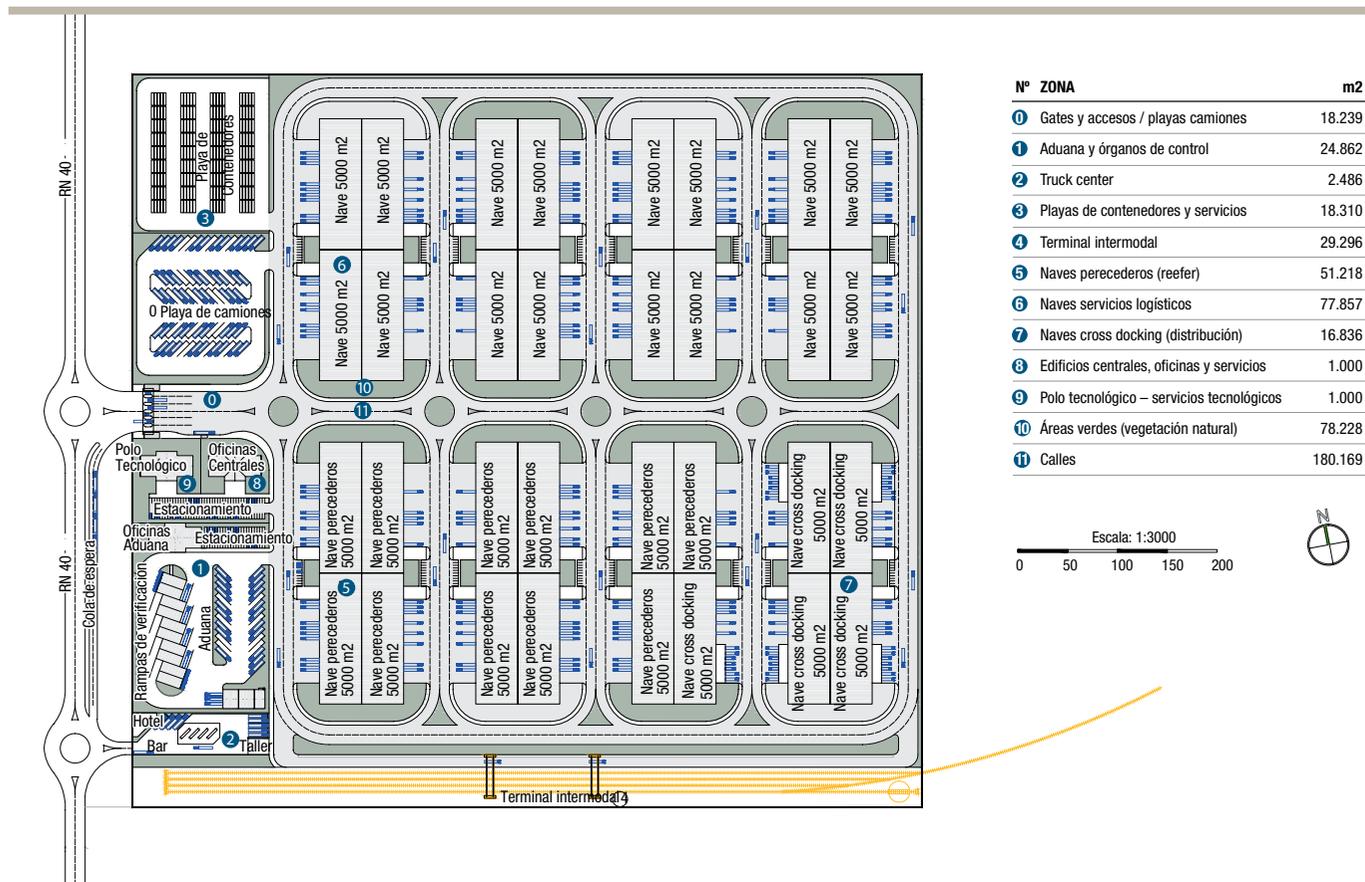
- » Elaborar un Plan para el Desarrollo y Futura Implementación del Proyecto
- » Confeccionar los Pliegos Técnicos para la Licitación de Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de la TILM

Productos

Los resultados concretos que se espera conseguir son los siguientes:

- » Cartografía completa -relevamientos, planos generales, planos de detalles, vistas, secciones, planillas de cálculo, de cotización- que permita visualizar el desarrollo del Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura de la TILM y el costeo correspondiente
- » Documentación respaldatoria del estudio ambiental, necesaria para solicitar en el momento oportuno la Declaración de Impacto Ambiental
- » Evaluación económico-financiera y elaboración de un Plan para el Desarrollo e Implementación del Proyecto TILM
- » Pliegos de Bases y Condiciones Generales y de Especificaciones Técnicas Particulares que permitirán licitar el Proyecto Ejecutivo y Construcción de la TILM
- » Informe ejecutivo y material de difusión

Figura 5. Terminal Intermodal Logística Malargüe



Fuente. Estudio de Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística Malargüe.

Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística General Pico

El objetivo del Estudio consiste en la realización de los análisis técnicos, económico-financieros, institucionales y ambientales necesarios para ajustar el anteproyecto existente a fin de contar con el Proyecto Técnico del Nodo Logístico General Pico -Provincia de La Pampa-.

Objetivos particulares

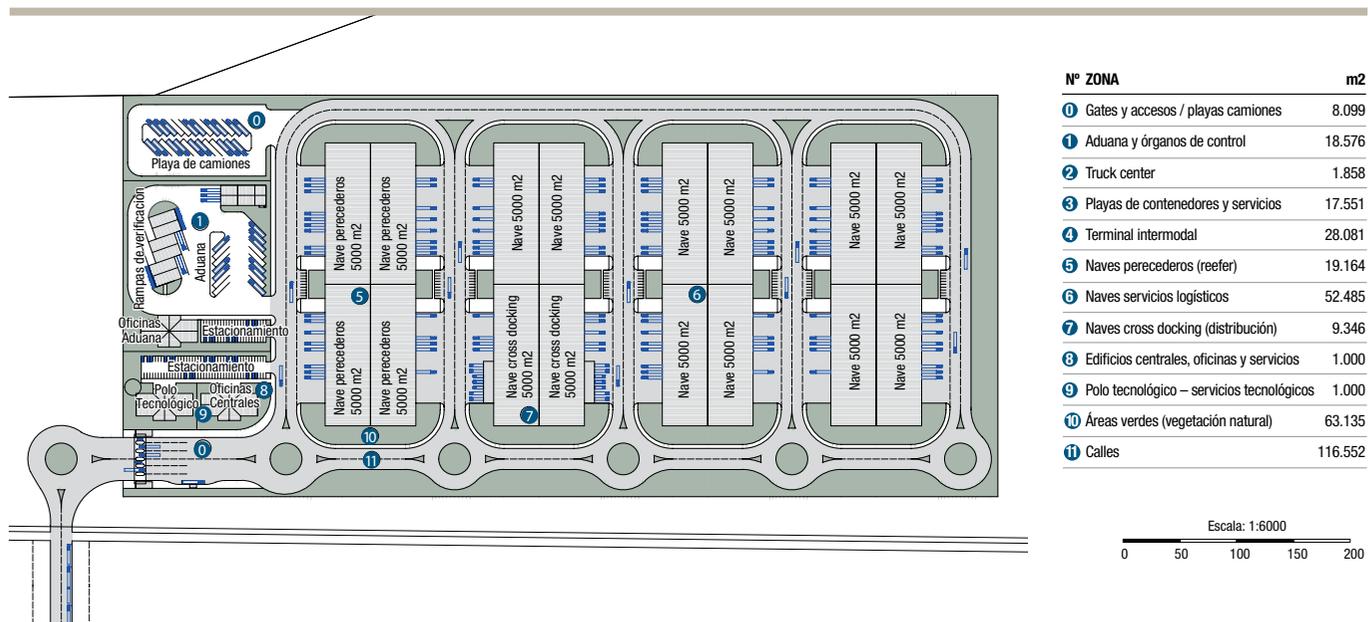
- » Realizar el Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura para la denominada Terminal Intermodal Logística General Pico (TILGP)
- » Efectuar el Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto y confeccionar la documentación necesaria para solicitar la Declaración de Impacto Ambiental
- » Realizar la evaluación económico-financiera del Proyecto
- » Profundizar el análisis de la viabilidad institucional del Modelo de Gestión consensuado preliminarmente por las instituciones públicas de General Pico
- » Elaborar un Plan para el Desarrollo y Futura Implementación del Proyecto

- » Confeccionar los Pliegos Técnicos para la Licitación de Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de la TILGP

Productos

- » La cartografía completa -relevamientos, planos generales y de detalles, vistas, secciones, planillas de cálculo, de cotización- que muestre el desarrollo del Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura de la TILGP y el costeo correspondiente
- » La documentación respaldatoria del estudio ambiental, necesaria para solicitar en el momento oportuno la Declaración de Impacto Ambiental
- » La evaluación económico-financiera y la elaboración de un Plan para el Desarrollo e Implementación del Proyecto TILGP
- » Los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y de Especificaciones Técnicas Particulares que permitirán licitar el Proyecto Ejecutivo y Construcción de la TILGP
- » Informe ejecutivo y material de difusión

Figura 6. Terminal Intermodal Logística General Pico



Fuente. Estudio de Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística General Pico.

Factibilidad del Corredor Vial que une RN 5 (Buenos Aires) con RP 10 (La Pampa)

Consecuentemente con los avances logrados en la formulación del Programa, y los distintos acuerdos entre autoridades gubernamentales nacionales y de las Provincias y municipios involucrados, se inició el Estudio de Factibilidad Técnica del Corredor

Vial que une la RN 5 en Buenos Aires con la RP 10 en La Pampa. De esta manera, las Provincias y los municipios involucrados contarán con un documento de proyecto con el que podrán evaluar las distintas alternativas de financiamiento a fin de

implementar las acciones necesarias en un marco integral que les permita lograr los objetivos que persiguen el desarrollo de estas infraestructuras.

Objetivos generales

El objetivo del Estudio consiste en determinar la factibilidad de las intervenciones necesarias para la puesta en servicio del tramo que une la RN 5, a la altura de la Localidad de Olascoaga en la Provincia de Buenos Aires, con la RP 10, a la altura de la Localidad Luan Toro en la Provincia de La Pampa, en las condiciones que requiera su funcionamiento como principal corredor de la Macrorregión Pehuénche.

Este tramo está compuesto por la RP 70 de la Provincia de Buenos Aires en toda su extensión, la RP 4 de la Provincia de La Pampa entre el límite con la Provincia de Buenos Aires y el cruce con la RP 1, dicha ruta desde el cruce con la RP 4 hasta General Pico, la RP 102 hasta Luan Toro y el empalme con la RP 10.

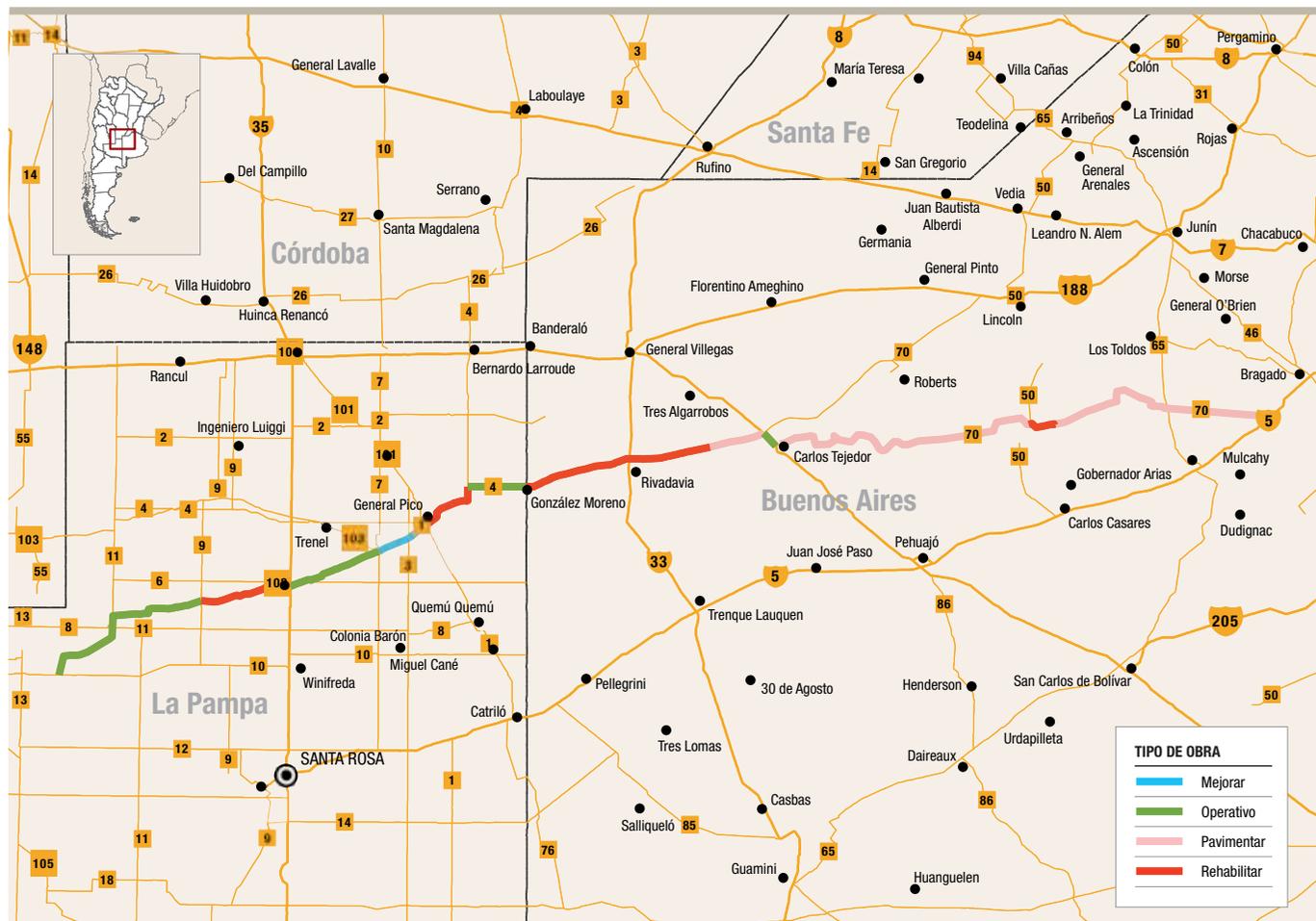
Objetivos particulares

- » Identificar las trazas por las que resultará óptimo que se desarrollen estos tramos
- » Establecer los riesgos ambientales, sociales e institucionales que puedan producir las intervenciones
- » Llevar adelante los estudios de tránsito necesarios
- » Realizar una evaluación, tanto de los costos de las intervenciones como de sus beneficios, con una exactitud a nivel preliminar que considere, además de los económicos, los generados en los sectores productivo, turístico, comercial, cultural y social.

Actividades

Entre las múltiples actividades a desarrollar para alcanzar los objetivos planteados, se encuentran estudios de ingeniería, estudios socioeconómicos y estudios ambientales expeditivos. III

Mapa 14. Ruta 70



Fuente. Elaboración propia.



Introducción

Los puntos de contacto que posee esta zona de frontera son de baja densidad y tienen una importante complejidad de funcionamiento. Aunque el ingreso de Bolivia como país asociado al MERCOSUR ha incrementado los flujos de comercio entre ambos países, subsisten problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo de integración fronteriza. Es importante destacar que todos los estudios han coincidido en identificar al déficit en infraestructura como una de las principales causas de la baja interacción que existe en esta zona de frontera.

Foros

Comités de Integración. Tienen por objeto la coordinación regional bilateral destinada a proponer procedimientos y soluciones a los problemas del tránsito, tráfico fronterizo de personas, vehículos y bienes, prestación de servicios y realización de actividades sociales conjuntas, en un marco que promueva la cooperación para lograr la integración y el desarrollo de las áreas de frontera.

» Salvador Mazza-Yacuiba, única cabecera en Argentina

» Aguas Blancas-Bermejo, única cabecera en Argentina

» La Quiaca-Villazón, única cabecera en Argentina

Grupo Técnico Mixto. Ámbito de profundización del diálogo técnico sobre temas sectoriales de interés mutuo, estableciendo un programa de trabajo para consolidar la relación bilateral que generalmente se considera estratégica.

Comisión de Desarrollo Fronterizo (CODEFRO). Tiene por objetivo promover la integración y el desarrollo cultural y social de la zona fronteriza.

Estudios

Ejecutados

Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo. Su objetivo fue identificar un programa de inversiones en la zona fronteriza con el fin de apoyar las actividades productivas y consolidar la integración física y social, mediante visión estratégica de integración y desarrollo de la región.

Nuevo Puente Salvador Mazza-Yacuiba, centro único de frontera y conexiones viales. La nueva obra permitirá descongestionar el

punto actual y consolidar las redes de alcance regional, constituyéndose como un nuevo elemento de conectividad e integración territorial binacional. De esta forma, se consolidará un nodo integrador del sistema de infraestructura vial y un corredor de servicios para la integración bilateral.

En preparación

Se están elaborando en conjunto con el Viceministerio de Transporte, los Términos de Referencia del Estudio Conexión Oeste Argentina-Bolivia.

Conexión Oeste Argentina-Bolivia

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, su contraparte el Viceministerio de Transportes del Estado Plurinacional de Bolivia y FONPLATA iniciaron el trabajo conjunto para llevar adelante el estudio de factibilidad del proyecto estructurado denominado Conexión Oeste Argentina-Bolivia que forma parte de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración del COSIPLAN. Para ello se elaboraron los Términos de Referencia para el Estudio Integral del Proyecto Conexión Oeste Argentina-Bolivia (Puente y Centro de Frontera La Quiaca-Villazón) a fin de comenzar a avanzar en su desarrollo. FONPLATA financiará dicho proyecto estructurado, dado que está incluido en su programación de cartera correspondiente al período 2014-2016.

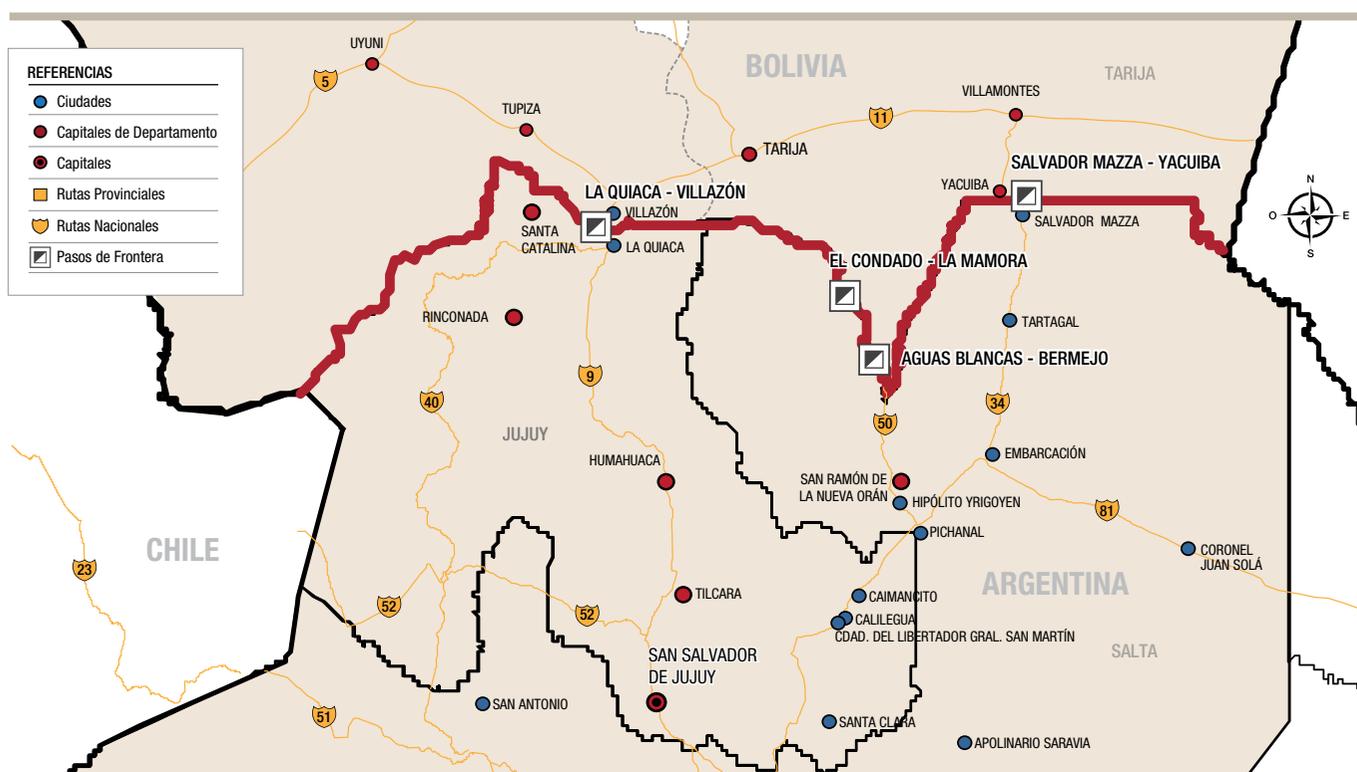
Objetivo del Estudio

El objetivo general del Estudio es el análisis integrado y binacional del proyecto estructurado, cuya área de influencia involucra tanto al territorio argentino como al boliviano, que tendrá como meta revertir la falta de conectividad eficiente de la re-

gión propendiendo a su configuración multimodal. El proyecto promoverá el crecimiento de actividades productivas y ordenará los flujos en las ciudades fronterizas, atendiendo a consideraciones de ordenamiento territorial al disminuir los tiempos de cruce de frontera, la congestión del tráfico y los accidentes. Por lo tanto, se deberán identificar acciones complementarias para un adecuado manejo de la franja fronteriza involucrando la infraestructura del paso, la gestión del centro de atención en frontera, el aprovechamiento de las oportunidades para desarrollar acciones orientadas a mejorar la logística y la integración productiva, teniendo en cuenta la preservación del medio ambiente y otros impactos territoriales de relevancia.

Estas consideraciones permitirán proyectar la demanda futura de transporte y las necesidades de infraestructura en el contexto de distintos escenarios de inserción en la economía internacional, identificar y evaluar los proyectos a ejecutar y culminar el estudio con la propuesta de un programa de inversiones estratégicas con la debida justificación técnica, económica, financiera, social y ambiental a nivel de prefactibilidad.

Mapa 15. Pasos de Frontera Argentina-Bolivia



Fuente. Elaboración propia.



Oficina de Turismo, La Quiaca

Asimismo se determinará la mejor alternativa para la ubicación del nuevo puente y del centro de frontera considerando su operatoria de control y la configuración de su infraestructura.

Área de estudio

El área geográfica considerada para su análisis abarca la franja territorial desde la Provincia de Jujuy en Argentina hasta la localidad de Oruro en Bolivia. En virtud de los proyectos indi-

viduales que constituyen el proyecto estructurado Conexión Oeste Argentina-Bolivia se considera:

- » Rehabilitación del Ferrocarril Jujuy-La Quiaca
- » Pavimentación de la RN 40 Corredor Minero
- » Nuevo puente binacional y centro de frontera La Quiaca-Villazón

Cabe destacar que el recorrido ferroviario comienza en la ciudad de Jujuy y avanza hasta el extremo noroeste de Argentina, en la localidad de La Quiaca, donde se conecta con la localidad de Villazón en Bolivia por el actual puente ferroviario, la traza continúa en territorio boliviano llegando hasta la localidad de Oruro.

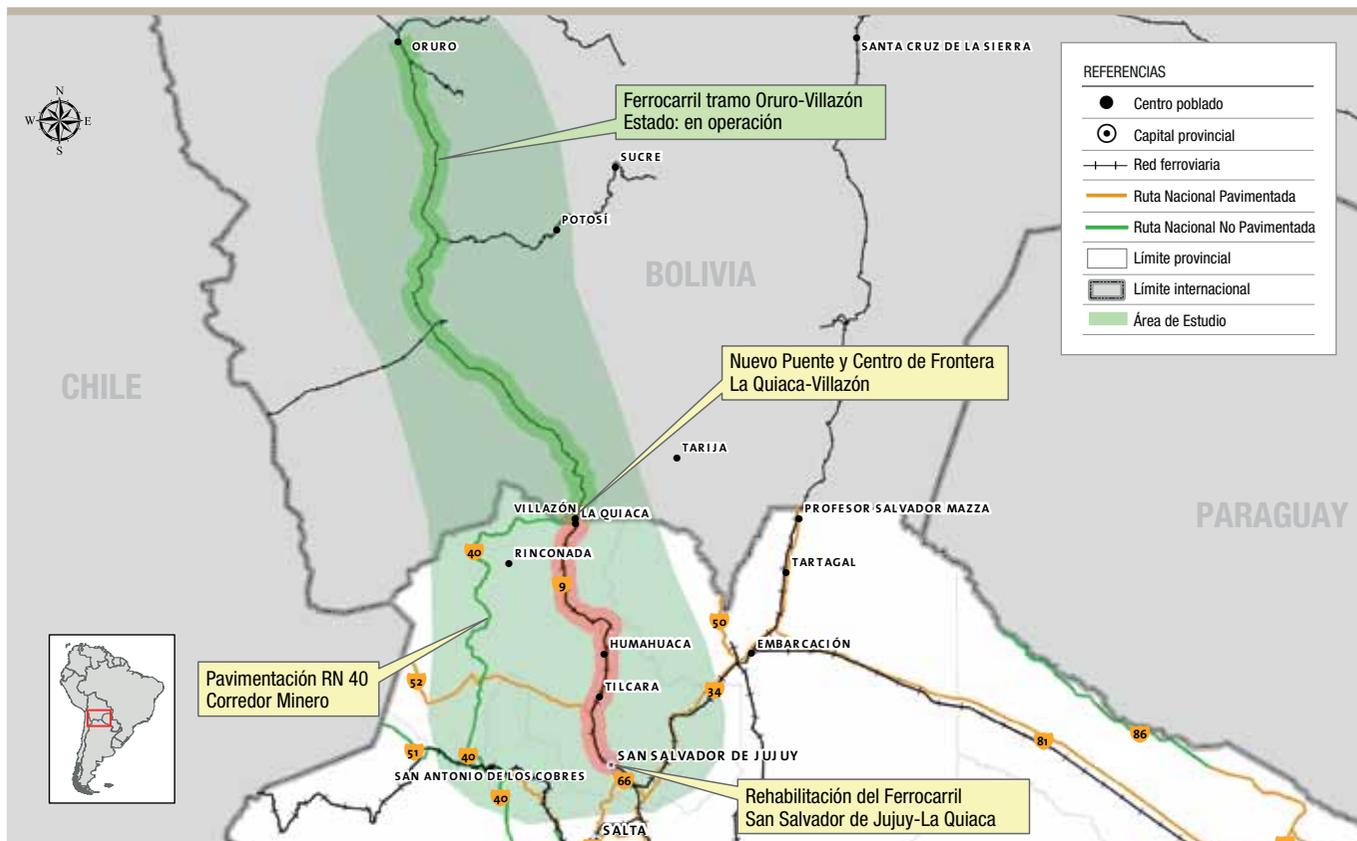
Asimismo, la nueva traza de la RN 40 en la Provincia de Jujuy (Corredor Minero) tiene su inicio en San Antonio de los Cobres, Provincia de Salta (en proximidades del límite con la Provincia de Jujuy), atravesando una serie de localidades y culminando su recorrido en La Quiaca (al límite con Bolivia).

Respecto al nuevo puente binacional y centro de frontera proyectado entre las ciudades fronterizas, su ubicación estaría cercana al puente internacional existente.

Módulos del Estudio

El Estudio se centrará en el análisis de las necesidades de desarrollo de infraestructura para la integración territorial entre Argentina y Bolivia, identificada como déficit respecto a

Mapa 16. Conexión Oeste Argentina-Bolivia



Fuente. Elaboración propia.

la demanda actual, o como consecuencia del incremento de la demanda futura, a partir de mayores intercambios que generen las principales actividades productivas y sociales que hacen uso de las redes de transporte viales y ferroviarias, que conectan ambos países, así como del paso de frontera entre La Quiaca y Villazón.

Se considerarán tres módulos para su análisis, a saber:

- » **Módulo I.** Se caracterizará el área de estudio geográfica, productiva, social y ambiental. Se realizará un análisis y descripción del sistema actual de transporte internacional entre Argentina y Bolivia. La descripción de la situación actual deberá permitir un diagnóstico del nivel de servicio de la infraestructura de transporte, de los déficits actuales y futuros en función de la demanda proyectada e identificar alternativas de solución cuantificadas en un Programa de Inversiones. El resultado que aquí se espera es un diagnóstico sobre la evolución de la economía regional y nacional a fin de determinar cómo puede impactar en el comportamiento de los diferentes modos de transporte. Otro importante aporte de este módulo será el análisis de los perfiles productivos, sociales y ambientales de ambas naciones, aspectos que también están en estricta relación con la dinámica de la circulación.
- » **Módulo II.** Se realizarán las proyecciones respectivas a futuro de corto y mediano plazo fundamentando las alternativas de solución del Programa de Inversiones. Cada una de estas

se compondrá de proyectos necesarios para representar una solución integral a los problemas identificados, los que serán clasificados dentro de cada alternativa en proyectos de corto, mediano y largo plazo. Para cada una de las alternativas identificadas se realizará un prediseño físico y se compararán técnica y económicamente, con el objeto de establecer un *ranking* objetivo y fundamentado. Para las evaluaciones se utilizarán estimaciones basadas en costos promedio de obras similares.

- » **Módulo III.** Se focalizará en la factibilidad de los proyectos identificados en un Programa Integral de Inversiones que considerará el corto, mediano y largo plazo para ser llevado a cabo. En este se analizarán las características del nuevo puente binacional y el centro de frontera La Quiaca-Villazón de forma tal de contar con la factibilidad técnica, económica, ambiental, e institucional de la alternativa seleccionada, avanzándose en la elaboración de todos los documentos y estudios necesarios para que se encuentre en condiciones de ser licitado. Por último, cabe destacar que se espera contar con un plan de acción para la optimización del transporte y accesibilidad a través del Nuevo Puente La Quiaca-Villazón, en el que se detallen las medidas de carácter operativo y las inversiones en obra de infraestructura a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo, de modo de mejorar la conectividad entre Argentina y Bolivia, facilitando el tránsito de personas y bienes entre los dos países. ■■■

Paso de Frontera, La Quiaca





Introducción

Argentina y Paraguay poseen cerca de 1.550 kilómetros de fronteras, delimitadas naturalmente por los ríos Pilcomayo, Paraguay y Paraná, que representan un significativo condicionamiento para la implementación de proyectos de integración física. Esto ha originado importantes esfuerzos de coordinación y planificación que se expresan tanto en el trabajo bilateral, a partir de la creación del Grupo Técnico Mixto (GTM) en 1995, como a nivel multilateral, con la participación a partir del año 2000 en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, continuada actualmente en el Consejo Suramericana de Infraestructura y Planeamiento.

En tal contexto, se ha desarrollado un proceso de planificación territorial indicativo que ha permitido identificar la demanda de infraestructura de integración física y se han promovido consensos en relación con las prioridades de acción con miras a optimizar las conexiones territoriales.

Foros de integración

El primero es el Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay, creado por cartas reversales en 1995. Su objetivo es llevar adelante las acciones necesarias para lograr la integración física entre ambos países.

Asimismo, anualmente se reúnen, con alternancia en uno u otro país, los Comités de Integración, cuyos objetivos son participar en la solución de los problemas operativos de tránsito y tráfico de personas promover el desarrollo de frontera e impulsar el entendimiento entre las poblaciones fronterizas. En la actualidad están constituidos los siguientes comités: Pozo Hondo-Misión La Paz, Alberdi-Formosa, Puerto Falcón-Clorinda, Itatí-Itá Corá, Puerto Bermejo-Pilar, Encarnación-Posadas y Ayolas-Ituzaingó.

Estudios

A fin de superar las dificultades de integración física entre Argentina y Paraguay, y en el marco del Grupo Técnico Mixto argentino-paraguayo de infraestructura, ambos países identificaron las acciones a implementar a fin de contar con la infraestructura que permita optimizarla. En este marco, y con financiamiento del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, se encuentra en funcionamiento el Programa de Optimización de la Conectividad Territorial.

Por otra parte, están culminando las gestiones para dar inicio al Estudio Binacional de Factibilidad del Puente Eldorado-Mayor Otaño, que contaría con una asistencia técnica no reembolsable del Banco Interamericano de Desarrollo.

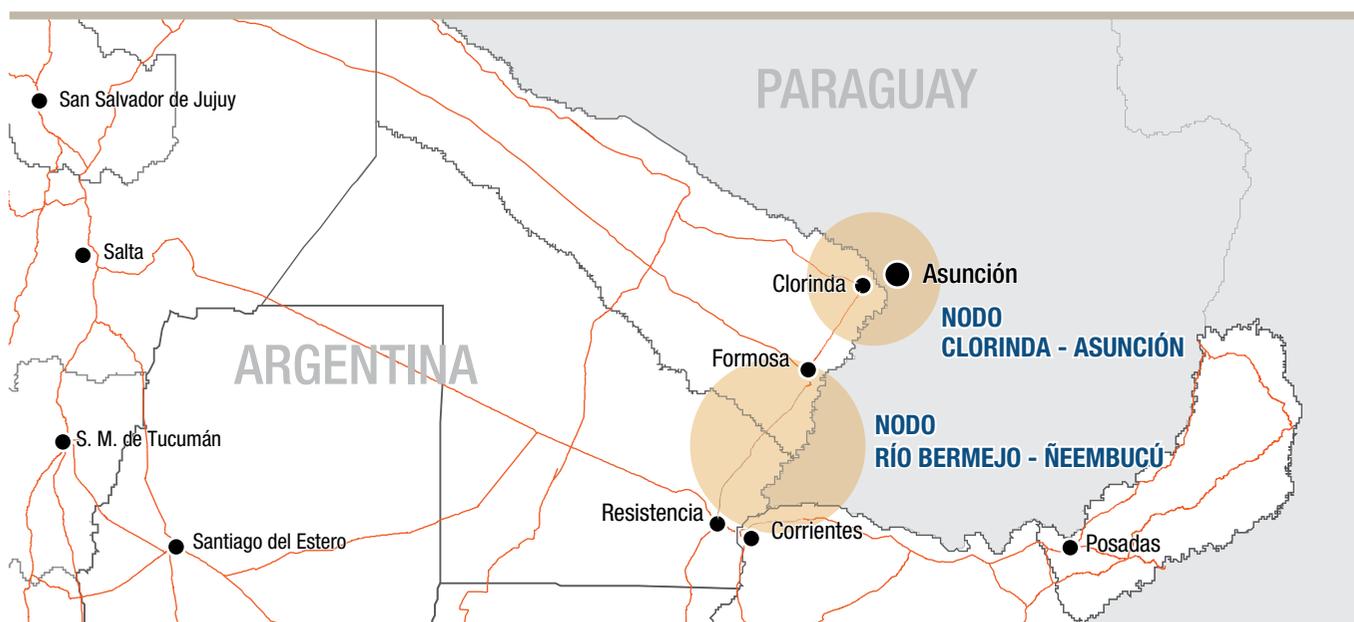
Programa de Optimización de la Conectividad Argentina-Paraguay

El Programa tiene por objeto fortalecer la integración física entre Argentina y Paraguay a través de la provisión de asistencia técnico-financiera que permita completar la etapa de preinversión de proyectos considerados prioritarios para fortalecer dicha integración. Este objetivo se logrará mediante la contratación de los servicios de consultoría para desarrollar los siguientes estudios:

- » Estudio de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Clorinda (Argentina)-Área Metropolitana de Asunción (Paraguay)
- » Estudio de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Ñeembucú (Paraguay)-Río Bermejo (Argentina)

Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Clorinda-Asunción

Mapa 17. Nodos Argentina-Paraguay



Fuente. Elaboración propia.

Objetivo del Estudio Binacional

El Estudio tiene como objetivo evaluar la factibilidad técnica, económica, ambiental e institucional de diversas alternativas de Programas de Inversión que optimicen las conexiones físicas y la circulación del transporte entre la localidad de Clorinda, en la República Argentina, y el Área Metropolitana de Asunción, en la República del Paraguay.

El Programa de Inversiones deberá contemplar intervenciones de corto, mediano y largo plazo que proveerán al Nodo de la

infraestructura necesaria para su funcionamiento eficiente, sustentable económica, institucional y ambientalmente, y sobre todo, consistente con los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de su población.

Fases del Estudio

El Estudio se desarrolla en dos fases y se compone de cuatro informes, cuyos detalles y contenidos son los siguientes:

FASE I	FASE II
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO INTEGRADO IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS	FACTIBILIDAD DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA PLAN DE ACCIÓN
<p>Informe inicial. Plan de trabajo.</p> <p>Primer informe parcial: Diagnóstico. Diagnóstico integrado, cartografía, mapas, planos, detalle de censos y encuestas, identificación de fuentes de información.</p> <p>Segundo informe parcial: Identificación y Evaluación de Alternativas. Además del informe según requerimientos de los Términos de Referencia, se presentará un <i>power point</i> con alternativas identificadas y sus viabilidades.</p>	<p>Tercer informe: Factibilidad de la Alternativa Seleccionada. Anteproyecto Técnico Obras de Corto Plazo del Programa de Inversiones y Proyecto de pliego de condiciones generales, particulares y especificaciones técnicas, para llamado a licitación para elaboración de proyecto ejecutivo para ejecución de obras de corto plazo.</p> <p>Informe final. Plan Estratégico y Sistema de Indicadores de Gestión del Programa, gráficos, mapas, croquis y toda otra planimetría. Presentación <i>power point</i>, transferencias de modelos desarrollados y sus bases de datos.</p>